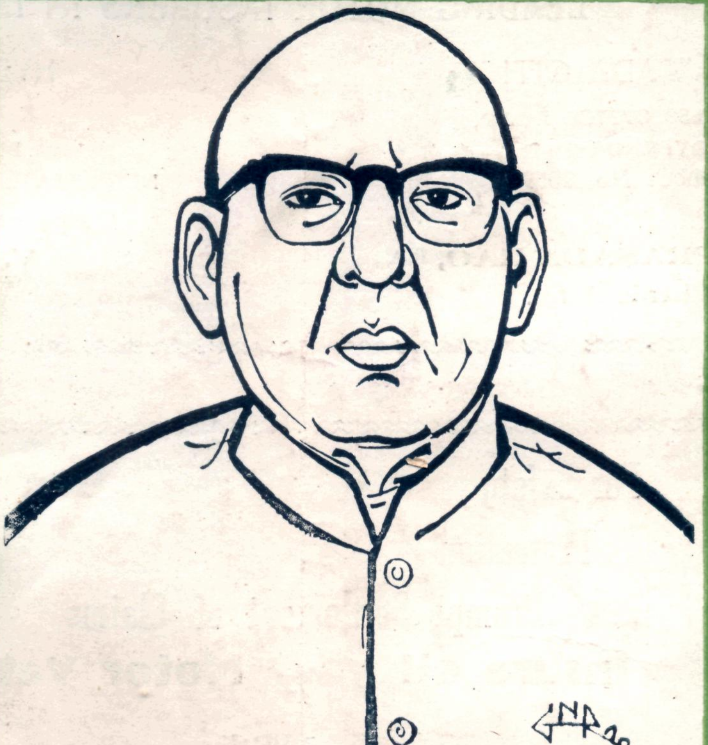
రవాణా సమాచార్

RAVAANA SAMACHAR

A TELUGU TRANSPORT MONTHLY



సంపుటి 5
సంచిక 10
అక్టోబరు
1962

रवाणा समाचार

సాలు చందా ౩ రూపాయిలు

విడి 25 న.పై ప్రతి

THE PREMIER INSURANCE CO., LTD.,

H. O: MADRAS-1.

DIVISIONAL OFFICE FOR ANDHRA PRADESH:

MOSQUE SIDE, MAIN ROAD,

KAKINADA-1. (A. P)

R. RANGA RAO, DIVISIONAL MANAGER.

LEADING MOTOR INSURERS IN INDIA

VIJAYAWADA OFFICE:

CONGRESS OFFICE ROAD,
GOVERNORPET
Telephone No. 2069

D. S. PRASADA RAO, B.A.,
Officer-in-charge.

HYDERABAD OFFICE:

GUNFOUNDRY,
BURMAN BUILDINGS,
NEAR STATE BANK OF HYDERABAD,
Telephone No. 32401.

V. RAMA RAO, B Sc.
Officer-in charge.

For Safety

Protection

Prompt Settlement of Claims

Insure all your Motor Vehicles

With

The Motor Owners' Mutual Insurance Co., Ltd.

H. O:- BELGAUM

Branch Office:
27-6-58 upstair,
Besent Road, Governorpet,
VIJAYAWADA-2.
Grams: 'MOTORISTS' Phone: 1078

Regional Office:
334, Thumbuchetty Street,
2nd floor,
MADRAS-1.
Phone : 4733

సంపుటి 5

సంచిక 10

ఫోన్ నెం.

1087

రిజిష్టర్డ్ నెం.

A-103

రవాణాసమాచార్

ముఖచిత్రాలు :

జూన్ : ఉపరాష్ట్రపతి శ్రీ సర్వేపల్లి

జూలై : అఖిలభారత్ కాంగ్రెస్ అధ్యక్షుడు శ్రీ సంజీవయ్య.

ఆగష్టు: ముఖ్యమంత్రి శ్రీ సంజీవరెడ్డి

సెప్టెంబరు: ప్రదేశ్ కాంగ్రెస్ అధ్యక్షుడు శ్రీ బ్రహ్మయ్య.

అక్టోబరు ఆరోగ్యశాఖమంత్రి శ్రీ Y.S.R. ప్రసాద్.

ఎడిటర్ : జిల్లేపల్లి భాస్కరరావు.

శ్రీ శుభకృత్ నామ సంవత్సర ఆశ్వీజ శు॥ తదియ సోమవారం 1—10—62

వయబుల్ యూనిట్లు

రోడ్డు రవాణా రంగంలో అభివృద్ధిని సాధించటానికి లోగడనుండి కేంద్ర ప్రభుత్వముచేసే ప్రయత్నాలలో వయబుల్ యూనిట్ల నిర్మాణము ఆమధ్య యీ ఆశయాన్ని సాధించేందుకు చట్టబద్ధంగానే ప్రభుత్వం ఒక చర్య తీసుకొన్నది. పర్మిట్లు యిచ్చేకాలమందు వయబుల్ యూనిట్ల నిర్మాణానికి పూనుకొన్నవారికి ప్రత్యేకత చూపింది. యీ కార్యక్రమం ఆట్టే కాలము సాగి సత్ఫలితాన్ని యివ్వలేకపోయింది. కారణమేమంటే బస్సురవాణా రంగలలో పర్మిట్ల ప్రాకులాటకొరకు సింగిల్ బస్సు ఓనర్లు చేతులు కలిపి కంపెనీలుగానిలచి వయబుల్ యూనిట్ల పద్ధతిని కలసి పనిచేయదలచుకున్నా కంపెనీగా రూపొందిన తర్వాత భాగస్వాములందరి ప్రమేయమువల్ల సాముదాయకంగా సాగింపవలసిన పనిలో వ్యక్తిగతశ్రద్ధలు వ్యతిరేకించి ఆస్థి పంపిణీకి న్యాయశాస్త్ర తర్జుమాలకు అధికారపు పోటీకి విలువపెరిగి సర్వీసులు సక్రమంగా సాగక పోవటం, తద్వారా పరిశ్రమ దెబ్బతినటం జరిగింది. అందుచేత ఆనాడు తిరిగి యూనిట్లుగా వున్న సర్వీసులు చితికి వ్యక్తుల చేతులలోకి రావటం జరిగింది. సహకారపరపతి సంఘాలప్రావీణ్యము, ప్రమాణములలో పరిశ్రమను పెంచదలచి కొందరాడిన సంఘాల సమతకూడా కంపెనీలలో

జరిగిన కార్పొరేషను పోకడలే దెబ్బతినిపోయినవి. కాని యీనాటికి ఇన్ని అవాంతరాలమధ్య వ్యాపారాభివృద్ధి దృష్ట్యా చూస్తే కిరాయి రేట్లు పడిపోకుండా వుండటానికి అంచనాల ప్రకారము లోడ్ మోయటానికి కట్టడిగా పరిశ్రమసాగించి లాభాలుపొందటానికి పోటీదారుల ప్రమేయమువల్ల దెబ్బతినకుండా రోడ్డురవాణా రంగంలో పరిశ్రమపోషణ జరగటానికి వయబుల్ యూనిట్ల నిర్మాణము ఒక్కటే గత్యంతర మున్నదనే మాట ఏ పరిశ్రమదారుడు మరచిపోరాదు.

యీ మధ్య గుంటూరుజిల్లా లారీ ఓనర్సు అసోసియేషను వారు తగ్గిపోయే కిరాయిల మధ్య యితరరకముల రవాణా పోటీతో పెట్టుబడికి తగ్గ ఫలితాన్ని పొందలేమని గుర్తించి వై. తిరుపతయ్యగారి ఏర్పాటునకు మెచ్చుకుంటూ వయబుల్ యూనిట్ల నిర్మాణానికి పూనుకున్నారు. ఇప్పటికప్పుడే గుంటూరు జిల్లాలోగల సుమారు నాలుగు వందల లారీలలో 170 లారీలు పదియూనిట్లుగా ఏర్పడి పనిచేయసాగినవి. యూనిట్లుగా ఏర్పడ్డవారు అటు జాతీయరక్షణ కొరకు ప్రజాసౌకర్యము కొరకు ఇటు తమ లాభాలు కొరకు పనిచేయటానికి అవకాశము కలిగింది. సత్యముసాగేవారి ప్రచారమువలన కిరాయిలు తగ్గించిన బ్రోకర్లనుగాని, డబ్బు శక్తితో తక్కువకిరాయికి పోయే ఆపరేటర్లు గాని వారివారి ఆగడాన్ని, అవకాశాన్ని, తెలియనితనాన్ని త్యాగముచేయగలిగితే అంటే పరిశ్రమరక్షణ దృష్ట్యా యీనాటి ఒడుదుడుకు పరిస్థితులమధ్య పెట్టుబడికి గిట్టింపుకొరకు లారీ ఆపరేటర్లు సమిష్టికృషి స్థాపించుకొని స్వాయము గాను, సక్రమమైన మార్గములోను రోడ్డురవాణా పరిశ్రమను పోషించేందుకు వయబుల్ యూనిట్ల నిర్మాణము వాని ప్రగతి ఎంతగానో కారణమవకపోదు. ప్రభుత్వమునుండి అప్పులను తీసికొనుటకుగాని సామానులను పర్మిట్లను సరసమైన ధరలకు పొందుటకుగాని ఇప్పుడిప్పుడే ప్రవేశపెట్టబడే మోటారువర్కర్సు చట్టమువలన కలగబోయే అధికతరబాధ్యతలను సులువుగా నిర్వర్తించుటకుగాని మాబరాలేని పద్ధతిలో సరసమైన సులభమైనరవాణా సాగించి ప్రణాళికా విజయానికి ప్రజోపయోగకరముగా పరిశ్రమను సాగించేందుకు వయబుల్ యూనిట్ల నిర్మాణము ముఖ్యము. రాష్ట్రమందలి ఆపరేటర్లు అందరు దీనిని గమనించి లాభమును పొందుదురుగాక.*

రవాణా సమాచార్

ఆంధ్రప్రదేశ్ నందు తెలుగులో ప్రచురింపబడు ఒకే ఒక రవాణా సమస్యలకు సంబంధించిన మాసపత్రిక.

సంవత్సర చందా రు [illegible]-00

విడిప్రతి- న.పై. 25

ఆంధ్రప్రదేశ్ యందన్ని "హిగిన్ బాథమ్స్"

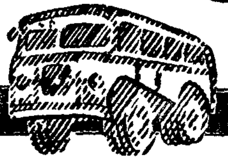
రైల్వేబుక్ స్టాల్సులోను, లోకల్ బుక్ స్టాల్సులోను దొరకును.

ఏజంట్లులేని ప్రదేశమందుఏజంట్లు కావలెను.

'రవాణా సమాచార్'

విజయవాడ-2.

కారుప్రయాణం కాశీమజిలీ



సీరియల్ నవల

(గతసంచిక తరువాయి)

శ్రీకాంతుడు ఒక విహారకుద్యమునకు ప్రక్కనున్న పూపొదలమాటుగా శయ్య నేర్పరుచుకొని, నిదురించు ఒక నెచ్చెలిం గాంచెను. తన రాకను సూచించెడి సవ్వడులనేకము ప్రకటించెను. కాని ఆమె కదలాడినట్లు లేదు. అందుచేత చేతితో ఆమెను తాకుటకు సాహసించెను. కుసుమకోమలమైన ఆమె శరీరము మెత్తగా అతని చేతికి తగిలిన వెంటనే అతడు చకితుడై తెలియని అనుభూతి నొకదానిని పొందినవాడాయెను. మనోజ్ఞమైన మోముతో వెడల్పాటి నుదురు నందు కలువరేకుల నతిక్రమించు కనుల సొగసు దొండపండువంటి పెదవి, కింజాయ రంగుపై కిరణకాంతికి నీడల నిడ, స్పర్శానుభూతివలన శ్రీకాంతునకు కలిగిని భ్రమణము ఆమె అందములోని మరిందము మనసార గ్రోలు నుద్దేశము డెందడింప పదే పదే నా తనివిని తాకుచు వినోదింపసాగెను. కొంతవడికి అతడు తెలివి తప్పియున్నటుల గ్రహించి ఆమెకు సేత్యోపచారములు చేసి సేదదీర్చెను. ఆమాయి మెల్లమెల్లగా స్వస్థత పొందుచు "సఖీ వచ్చితివా" యని కలవరింపసాగెను.

శ్రీకాంతునకు ఈమెయే తా నా రాత్రి ధర్మచావడియందు చూచిన వనితగా పోల్చుకొనుచుండెను. ఆమె గుణవిశేషము లోపభూయిష్టమైనదనీ అనుమానించినవాడై చంద్రునికి మచ్చ అనునట్లు యీమెకు ఆవిధమైన ప్రవృత్తి కలుగుటకు హేతువెద్దియో యని యోచింపసాగెను. అట్లు కొంతతడవు గడచినపిదప ఆమె పూర్తిగా మేల్కాంచి ప్రక్కనున్న పరపురుషుని గాంచి రిచ్చపడి ఆవలకు చనుటకు చేసెడి ప్రయత్నము శ్రీకాంతుడు గుర్తించినవాడై ఆమెతో యిట్లనెను.

తరుణీ! నేను కుముద్వతీనగర పురుచకుమారునకు నెచ్చెలికాడను. రాచకుమారుని పంపున బహుపద ప్రయాణమున గల వేరొక రాజ్యమందలి రాచకన్య గుర్తెరుంగుటకు పోవుచున్నవాడ. నాపేరు శ్రీకాంతుడందురు. నీయొక్క స్పృహలేని స్థితి గమనించి నీకు చైతన్యము కల్పింపవలెనని ఇట్లు చేసితిని. నీ వెవరిదానవో ఏల ఇట్లు పడియుంటివో తెలియజేయుము అని పల్కెను.

ఆ మాట లాలించి ఆ మదవతి ఇటులాడ జొచ్చెను. పురుషపుంగవా! నీ తెరగుమాడ

తెంపరివై పరస్త్రీలపట్ల సాహసింపునకు వెనుకాడని వాడవుగా కన్పట్టుచున్నావు. నీవచో పద్ధతి గమనింప నీలోని విశ్వాసమునకు దీటు లల్లరారుచున్నవి. నీవేమో రాయబారి వనుచున్నావు. అట్టి నీవు యీ నియమిత ప్రదేశమునకేగిన మీదట చేయదగిన కార్యము ఇచ్చటే చేయనుంకించుటకు హేతువేమి? నీలోని నిజరూపము తెలిసెను గదా! నేను సాహసించి నా గుట్టు బయలువెట్ట గల్గుట అన ఆమె వదనము ఎట్టిబారి విముఖత వెల్లడియగు చుండెను.

శ్రీకాంతుడు ఆ కవళికలు గుర్తించి ఆమెతో వాదింప నిచ్చగించక "యువతీ! నీ వడగకయే నావిషయ సర్వస్వము నీకెరుక పరచితిని. కాని నీవు చూపించెడి యీ వైరుధ్యము గమనించిన వెనుక నాగుట్టు మట్టులు నీకు మాత్రము తెలుప సాహసింతునా? ప్రకృతమునకు అది అటులుండనిమ్ము. నీవు నా కోర్కె ఒకటి చెల్లింపగలవా అనెను.

అంత నా యమ్మ రోషభూషితయై ప్రయాణ సన్నిద్ధుడవై వచ్చిన నీవు నా వద్ద నుండి గొనతగిన దేదియుండును? ఐనను స్త్రీలను ఒంటరిగా చూచి యీ విధముగ గారడి చేయుచూ అరడిపెట్టుట తగినపనియే యగుదువు" అన శ్రీకాంతుడు వ్యాకులితవదనుండై "స్పృహ తప్పిన నీకు చలనము కల్గించి ప్రాణదానమిడిన నా ఋణము తీర్చుకొనుటకైన యిప్పట్ల నా కడుపు మండించు ఆకలి తీర్చుకొనుటకు వుపాయాంతర మేదైనా జూపవే" యని ప్రార్థించు నాతనిచూచి ఆ వయ్యారి ఎంతగానో నవ్వుకొనెను.

(సశేషం).

పన్నుల వసూలు పద్ధతులే ఎగవేతకు కీలకాలు

చట్టము ముఖ్యంగా ప్రజారక్షణకు పరిశ్రమ రక్షణకు వుద్దేశింపబడి వుంటుందనటము అందరు ఎరిగినదే. జనకోటి మేలుగోరి చేయబడే చట్టాలను పౌరులుగావున్న ప్రజలు తమ బాధ్యతల నెరిగి వర్తింపని నాడు చట్టరక్షణ కార్యక్రమంలో చట్టాన్ని వుల్లంఘించేవారికి శిక్షలు ఏర్పరచి వుంచటము సమంజసం. కాని చట్టాన్ని అమలు పరచేటప్పుడు పాలకవర్గము వారు అనుసరించే పద్ధతులే చట్టవిరుద్ధంగా వుండి ప్రజలలో చట్టబద్ధంగాని పద్ధతులపైకి మోజు పడే మనస్తత్వాన్ని ప్రేరేపించేధోరణిలోవుంటే చట్టాన్ని వుల్లంఘించేవారికంటే చట్టాన్ని అనుసరింపచేయటానికి నియమింపబడినవాడే చట్టోల్లంఘన కార్యక్రమములో అధికంగా బాధ్యత వహించినవారవుతారు. ఆవేశముకొద్దో, అవుసరము కొద్దో, హత్యకు పాల్పడే వ్యక్తి కంటే తనజీవితపు పోకడలో హత్యా భావాన్ని పురికొల్పేవాడు సంఘానికి చీడపురుగుగాను, దోషిగాను గుర్తింపబడటములో తప్పులేదుగదా.

(తరువాయి 23 వ పేజీలో)

భారత రైల్వేలు - రైలు ఇంజన్లు

జార్జి స్టీవెన్సన్ తయారు చేసిన మొట్ట మొదటి ఆవిరిరైలు ఇంజను 1820 ప్రాంతాలలో గ్రేట్ బ్రిటనులోని డార్లింగ్టన్ రైలు మార్గం లో నడుప బడింది. ఇక ఆ నాటి నుంచి ప్రపం చం అంతటా రైలు మార్గాలు అన్నింటా ఈ ఆవిరి రైలు ఇంజనే రాజ్యమేలుతోంది.

రైల్వేల ప్రస్తావన వస్తే మన దేశంలో, పైకి పొగ ఎగజిమ్ముతూ, క్రిందకు ఆవిరివిడిచి పెడుతూ పెద్ద శబ్దం చేస్తూ, ఇనప గుఱ్ఱంలా పరుగెత్తే ఆవిరి రైలింజను స్ఫురణకు వస్తుంది. మొత్తం భారతదేశంలో అంతటా అన్ని రైలు మార్గాలలోనూ మొన్న మొన్నటిదాకా గూడ్సుబండ్లు, ప్రయాణీకుల రైలు బండ్లు లాగడానికి ఆవిరి రైలింజన్లే ఆచారంగా ఉంటూ వచ్చాయి.

అభివృద్ధి చెందిన కొన్ని దేశాలలో చాలా కాలం క్రిందటే రైల్వేలతో డీసెల్ రైలు ఇంజన్లు ఉపయోగంలోకి తీసుకొని రావడం జరిగింది. డీసెలు నూనె పుష్కలంగా లభించే అమెరికాలో దాదాపు 30000 డీసెల్ రైలిం జన్లు ప్రస్తుతం వాడకంలో ఉన్నాయి. మొట్ట మొదటగా ఆవిరి రైలుఇంజను కనిపెట్టబడిన ఇంగ్లండులో కూడా డీసెల్, ఎలక్ట్రిక్ రైలు ఇంజన్లు క్రమంగా బాగా ఉపయోగంలోకి వస్తున్నాయి.

మనదేశంలో ఈ డీసెలు రైలింజన్లను మొదట రద్దీ ఎక్కువగా ఉండే మార్షలింగ్ యార్డులలో రైలింజన్లకు రైలు పెట్టెలను తగి లించేందుకు ఉపయోగించారు. అటు తర్వాత అవి పశ్చిమ భారత దేశంలోని కాండ్ల - దీసా విభాగంలో మెయిన్‌లైనులో ఉపయోగించడం మొదలుపెట్టాయి. ఆవిరి రైలింజన్లకు అవసర మయ్యే పరిశుభ్రమైన నీరు కొదరగా ఉండడం చేత ఆ ప్రాంతంలో ఆవిరి ఇంజన్లు నడపడం కష్టమైంది. 1956 వ సంవత్సరం వరకు భారత రైల్వేలలో మొత్తం 9000 పై చిల్లు ఆవిరి రైలు ఇంజన్లు ఉంటే, డీసెల్ రైలింజన్ల సంఖ్య 90 కంటె కూడా తక్కువగా ఉన్నది.

దేశంలో పంచవర్ష ప్రణాళికలు ప్రారంభించ డంలో రైల్వేల ద్వారా జరిగే రవాణా నానా టికీ పెరిగిన ఫలితంగా కేవలం ఆవిరి రైలింజన్ల మూలంగా ఈ రవాణా అవసరాలు తీరని పరి స్థితి ఏర్పడింది. ఆవిరి రైలింజను డీసెలు రైలు ఇంజనుఅంత త్వరగా వడి అందులోలేదు. అంతేకాదు బరువులాగే శక్తి కూడా దానికి తక్కువే. రైలు మీద నడిచేటప్పుడే కాక స్టేషనులో ఊరికే ఉన్నప్పుడు కూడా ఆవిరిరైలు ఇంజన్లు బోలెడు బొగ్గు మింగేస్తూ ఉంటాయి.

ఇంకా ఎక్కువ బరువులాగే శక్తిగల రైలు ఇంజన్ల అవసరం ముఖ్యంగా రెండవ ప్రణాళికా కాలంలో ఎక్కువగా కన్పించింది. తూర్పు ప్రాంతానికి చెందిన కొన్ని విభాగాలలో

ఎలక్ట్రిక్ రైలు ఇంజన్లు ప్రవేశ పెట్టడం జరిగింది. కాని వీటిని బాగా వాడకంలోకి తీసుకొని రావడానికి విద్యుచ్ఛక్తి సరఫరా పరిమితం కావడం, పెట్టుబడి ఖర్చు విపరీతంగా ఉండడం వల్ల వెంటనే వీలుకాక పోయింది. అందువల్ల పెద్ద ఎత్తున ఎలక్ట్రిక్ రైలు ఇంజన్లు ప్రవేశ పెట్టడానికి ముందు ప్రారంభ కార్యక్రమంక్రింద ఈ డీసెల్ ఇంజన్లు ప్రవేశ పెట్టాలని నిర్ణయించబడింది.

ఆవిరి రైలు ఇంజన్లకంటె డీసెలు రైలు ఇంజన్లు ఎక్కువ బరువు లాగుతాయి. ఆగ్నేయ రైల్వేలో ఖనిజాలు రవాణా చేసే 3400 టన్నుల మొత్తం బరువుగల గూడ్సుబండ్లను రోజూ ఈ డీసెల్ రైలింజన్ల ఉక్కుకర్మాగారాలకు చేరవేస్తున్నాయి. ఇదే ఆవిరి రైలుఇంజన్లయితే 1700 నుంచి 1800 టన్నుల బరువుగల రైళ్ళను మాత్రమే లాగగలవు. ఇదే రైల్వే విభాగంలో ప్రయోగాత్మకంగా, డీసెల్ ఇంజన్ల సహాయంతో 6700 టన్నుల బరువుగల గూడ్సు బండ్లు నడిపి చూచారు. ఇవేకాక డీసెల్ రైలింజన్లవల్ల మరికొన్ని లాభాలుకూడా ఉన్నాయి. రైలు మీద నడిచే టప్పుడూ షెడ్డులలో ఉండే టప్పుడూ కూడా వీటికి ఆవిరి రైలింజన్లకు చేసేటంత సేవ చెయ్యనక్కరలేదు. అంతేకాక ఎలక్ట్రిక్ రైలు ఇంజన్లు నడపడానికి లైనుకు పైగా ఏర్పాటు చేయవలసిన ఎలక్ట్రిక్ తీగలు మొదలైన ఏర్పాట్లు డీసెలు రైలు ఇంజన్లకు అవసరంలేదు. ఈ ఇంజన్లను ఎలక్ట్రిక్ రైలు ఇంజన్లకు ప్రత్యామ్నాయంగా రద్దీ ఎక్కువగా ఉండే కేంద్రాలకు, ఒక చోటు నుంచి మరో చోటుకూ వెంటవెంటనే పంపడానికి వీలవుతుంది.

ప్రణాళికాబద్ధమైన ఆర్థికాభివృద్ధి ప్రారంభమైన మొదటి పది సంవత్సరాలలో భారతీయ రైల్వేలలో రవాణా విపరీతంగా పెరిగింది. ఈ దశాబ్దంలో సరుకుల రవాణా పూర్వంకంటె రెండింతలకు పైగా పెరిగింది. రెండవ ప్రణాళిక ఆఖరునాటికి 150 మిలియన్ల టన్నుల సరుకులు రవాణా అయ్యాయి. తృతీయప్రణాళికాకాలంలో 260 మిలియన్ల టన్నుల సరుకులు రవాణాచెయ్యాలని లక్ష్యంగా పెట్టుకున్నారు.

దేశం యొక్క తూర్పు ప్రాంతంలో బొగ్గు, ఉక్కు పరిశ్రమలు ఉన్న మండలంలో ఈ రవాణా రద్దీ మరీ ఎక్కువగా పెరిగింది. ఈ ప్రాంతం గుండా వెళ్ళే ట్రంకు రైలు మార్గాలలో రవాణా గరిష్ఠ ప్రమాణాన్ని అందుకొన్నది. ఈ మార్గాలలో పూర్తిగా ఎలక్ట్రిక్ రైలు ఇంజన్లు ప్రవేశపెట్టేదాకా ఈ రవాణా అవసరాలు తీర్చడంలో డీసెలు రైలింజన్లు ప్రముఖపాత్ర వహిస్తాయి.

రెండవ ప్రణాళికా కాలంలో షుమారు నూరు మెయిన్ లైను బ్రాడ్‌గేజు రైలుఇంజన్లు అమెరికా నుంచి దిగుమతి అయ్యాయి. రవాణా అవసరాలు తృతీయ ప్రణాళికా కాలంలో ఇంకా ఎక్కువగా పెరుగుతాయి. మూడవ ప్రణాళికా కాలంలో భారతీయ రైల్వేలకు సుమారు 500 కు పైచిలుకుగా డీసెలు రైలు ఇంజన్లు అవసర మవుతాయని అంచనా.

గతంలో భారతీయ రైల్వేలలో డీసెలు రైలింజన్లు ప్రవేశపెట్టే కార్యక్రమం అంత చురుకుగా, సాగలేదు. డీసెల్ రైలు ఇంజన్లు, వీటికి వాడే డీసెల్ నూనె విదేశాల నుంచి దిగుమతి చేసుకోవాలి. రెండింటికీ కూడా చాలా డబ్బు అవుతుంది. ముఖ్యంగా విదేశీ మారక ద్రవ్యం ఖర్చుపెట్టవలసి వస్తుంది.

భారతదేశంలోనే డీసెల్ రైలు ఇంజన్లు తయారీ నిమిత్తం ఒక యంత్రాగారం నెలకొల్పడానికి ఏర్పాట్లు సాగుతున్నాయి. ఒక అమెరికన్ సంస్థయొక్క సాంకేతిక సహకారంతో వారణాసిలో నెలకొల్పబడుతున్న ఈ కర్మాగారంలో వచ్చే సంవత్సరం ఆఖరునాటికి ఉత్పత్తి ప్రారంభం కాగలదని ఆశించబడుతోంది. ఈ కర్మాగారంలో ఏడాదికి 150 మెయిన్ లైను బ్రాడ్ గేజ్ డీసెలు రైలు ఇంజన్లు తయారవుతాయి. అవసరమైతే ఫ్యాక్టరీలో ముందుముందు ఉత్పత్తి శక్తిని యింకా పెంచి సంవత్సరానికి 250 డీసెలు రైలు ఇంజన్ల వరకు తయారు చేయడానికి వీలవుతుంది. ♦♦♦

ఈనాడు భారతదేశంలో ప్రజలు అధికసంఖ్యాకులు పల్లెలలో నివసిస్తున్నారు. గ్రామీణ ప్రాంతాలలో గల 54 మిలియన్ల యిండ్లలోను 5 మిలియన్ల యిండ్లు పునరుద్ధరింపవలసియున్నది. 1957 లో ప్రవేశపెట్టబడిన గ్రామీణ గృహనిర్మాణ పథకాలిక గ్రామాల అభివృద్ధికి ప్రజలజీవనస్థాయిని పెంచటానికి చాలా ఉపకరించినట్లు గమనింపబడి అనేక రాష్ట్రాలలో అనుసరింపబడుచున్నది 4 వేల గ్రామాలకు వర్తింపు చేయటానికి తయారైయిన పథకాలు అప్పుడే 2500 గ్రామాలకు అనువర్తింపబడింది. చంగల్‌పట్టు జిల్లాలో కట్టబడిన గ్రామీణ గృహాల నమూనా పై చిత్రంలో చూడవచ్చు.

వనజంతు వారోత్సవము.

అక్టోబరు 1 వ తేదీకి తంతితపాలా శాఖవారు వనజంతు వారోత్సవపు గుర్తుగా 15 నయాపైసల స్టాంపుపై వన్యమృగాల గుర్తులకు ముద్రిస్తారు. ఐదురకాలుగా వెలువరింపదలచిన స్టాంపులలో 18 నయాపైసల స్టాంపుపై ఒంటికొమ్ము నీటిఏనుగ ముద్రింపబడి నియమితమైన పోస్టాఫీసులలో అమ్మబడుతుంది.

★

చందాదారుల ట్రంక్ కాల్సు డైలింగ పద్ధతి:— శ్రీ జవహర్‌లాల్ నెహ్రూ ఢిల్లీ నుండి చందాదారుల ట్రంక్ కాల్సుడైలింగ్ పద్ధతిపై ఆగ్రాలోవున్న శ్రీ అలీజహీద్ న్యాయ శాఖమంత్రికి సరాసరి ఫోనుచేసి మాట్లాడారు. ఢిల్లీనుండి ఆగ్రా పిలువదలచినవారు ఆగ్రా నెంబరునకు ముందు '0/3' అనే కోడునెంబరు కలిపి పిలువాలి అట్లాగే ఆగ్రానుండి పిలువదలచిన వారు '0/1' అనే కోడునెంబరు కలుపాలి. దానివల్ల రెండు పట్టణాలమధ్య మాట్లాడదలచినప్పుడు లోకల్ కాల్‌లాగానే పిలవటం జరుగుతుంది. 1963-64 నాటికి దేశమందన్ని పట్టణాలలో యీ సర్వీసు ప్రారంభించటానికి ప్రయత్నాలు సాగుతున్నాయి.

లారీ ప్రమాదములు :

కొన్ని సలహాలు

K. V. S. G. K. జోగేశ్వరరావు.

ఈ కాలమున లారీ ప్రమాదముల సంఖ్య లెక్కకు మిక్కుటముగాయున్నది. "ఒకలారీ క్రింద పదేండ్ల బాలికపడినది. బ్రతుకుట దుర్లభము" "లారీ ప్రమాదమువలన ఒక యువకుని జీవితము నాశనమైనది. కుడిచేయి, ఎడమకాలు తీసివేయవలయును" ఈ మొదలగు వార్తలు పత్రికల పుటలను ఆక్రమించుచున్నవి.

లారీ ప్రమాదముల కారణములు తెలుసుకొనుట కంటే వాటి నివారణోపాయముల నమలునందుంచుట ముఖ్యాంశము. వ్యాపారమున వస్తువుల రవాణా ప్రముఖపాత్ర వహించియున్నది. లారీ లైనుకు బయలుదేరునప్పుడు సరియైన కండిషను నందు యున్నదో లేదో చూచుకొనుట; టాక్సుటోకెను, ఇన్సూరెన్సు మొదలగు కాగితములను డ్రైవరు వద్దనుంచుకొనుట ముఖ్యములు. ఈ విషయములు ప్రధానములని చాలకాలముక్రిందనే పరిగణింపబడినవి వీటన్నిటిని మించిన ప్రధాన విషయము డ్రైవరు యొక్క పరిస్థితులు. ఒక డ్రైవరు శెలవుపెట్టినాడని రాత్రి డ్యూటీచేసివచ్చిన డ్రైవరును మరల లైనుకు పంపరాదు. అదియే ప్రమాదమునకు కారణమగును. కోల్పోయిన శక్తిని పొందుటకు విశ్రాంతి చాల అవసరము.

డ్రైవరు శెలవునందున్న యెడల వేరొక అదనపు డ్రైవరు (Extra Driver) దొరకని యెడల బండిని లైనుకు పంపకుండుట మంచిది. అంతియేకాని డ్యూటీచేసివచ్చిన డ్రైవరును పంపిన అతడీ ప్రయాణమున మరింత అలసట చెందును. రాత్రివేళల లారీ ప్రమాదములు మిక్కుటముగా సంభవించుచున్నవి.

డ్రైవరులు జీతములు తీసికొను నౌకరువలె గాక మేనేజిమెంటులో ఒక భాగముగా భావించునట్లు చేయవలయును. అట్లు చేయని ఎడల పరిశ్రమ దారునకు నష్టము వాటిల్లును. డ్రైవరులందు క్రమశిక్షణవలన లారీ ప్రమాదములు చాలవరకు నివారించవచ్చును. డ్యూటీచేసి వచ్చిన డ్రైవరు విశ్రాంతి కాలమును సద్వినియోగము చేయుచున్నాడా లేదా అనునది ముఖ్యము.

విశ్రాంతి కాలమును వృథాగా దుర్వ్యసనములకు వెచ్చబుచ్చిన, కోల్పోయిన శక్తిని పొందుట కష్టము. లారీ ఆపరేటర్లు డ్రైవర్లయందు క్షమశిక్షణ నెలకొల్పుటకు ప్రత్యేక శ్రద్ధ తీసికొనవలయును. క్రమశిక్షణ నెలకొల్పుట కుపక్రమించిన యెడల దాని నమలుపరచుట అనుకొనినంత కష్టములేదు.

మూడవ పంచవర్ష ప్రణాళిక : రవాణా.

మనకు స్వతంత్రితకల్గిన తర్వాత మన ప్రజా ప్రభుత్వంవారు 195 లో ప్రణాళికరవాణా సంఘాన్నొక దానిని ఏర్పరచి దేశాభ్యుదయ పథ కాలు సాగించారు. 1952 డిశంబరు నాటికి మొదటి ప్రణాళిక అమలుపరచారు. దీనిని సాధించటానికి షుమారు 2½ కోట్ల రూపాయలు వెచ్చించారు. వ్యవసాయాభివృద్ధి ద్వారా ఉత్పత్తిని పెంచుతూ, విద్యుశ్ఛక్తి అభివృద్ధి పథకాల ద్వార దేశసంక్షేమ కార్యక్రమాలు భారీఎత్తున సాగించారు. 532 కోట్ల రూపాయలు రవాణా కార్యక్రమాభివృద్ధికి వెచ్చించారు. 1957 లో రెండవ ప్రణాళిక అమలుపరచి 1962 తొలిరోజులతో పూర్తిచేశారు. యీ ప్రణాళికలో భారీపరిశ్రమలు ముడివస్తూత్పత్తి లోనూ అధికంగా అభివృద్ధిచేశారు. షుమారు 14 వేల కోట్లు రవాణా కార్యక్రమాభివృద్ధికి వెచ్చించారు. ప్రస్తుతం సాగించే మూడవ ప్రణాళికలో ప్రభుత్వం ప్రతి భారతీయుని ఆదాయం పెంచాలని ఆహారోత్పత్తి దోహదాలు అభివృద్ధి పరచి ఎగుమతులు సాగించాలని ఉక్కు-నూనె గనుల త్రవ్వకం, విద్యుత్తు అధికంగా సమకూర్చుకొని దేశీయపరిశ్రమాభివృద్ధికి స్వశక్తిపై ఆధారపడేవిధానాన్ని రూపొందించాలని వృత్తి ఉద్యోగావకాశాలు అందరికి వినియోగపడి దేశమందలి ప్రజాశక్తిని పరిపూర్ణంగా దేశాభ్యుదయానికి కూడగట్టాలని, భాగ్యభోగ్యాలలోను సంపాదన అనుభవాలలోను యీనాడు వుంటున్న తేడాలను తొలగించి మానవాదర్శమైన ప్రజాస్వామ్య ప్రపంచాన్ని ప్రసాదించాలని ప్రతిపాదించారు. మహత్తరమైన యీ కార్యక్రమసాధనకు రవాణా అతి ముఖ్యమైన భాగంగా పరిగణింపబడి సుమారు 2 వేలకోట్ల రూపాయలు వెచ్చింపబడాలని చెప్పారు. రవాణా రకరకాలుగా సాగింపబడుతోంది. రైల్వేలది ప్రథమస్థానమనుకోవచ్చు. సైనిక కార్యకలాపాలకు వాడబడే రైల్వేరవాణా సాంఘిక సంక్షేమకార్యాలకు యీనాడు వాడబడుతూంది. ప్రజాధనం ప్రజాభ్యుదయ కార్యక్రమాలకు వినియోగింపబడుతుందనటానికి నిదర్శనంగానే రైల్వేల సంపాదననుండి మూడవ ప్రణాళికా సాధనకు 500 కోట్ల రూపాయలు సేకరింపబడుతుంది. కేంద్ర ప్రభుత్వాధీనంలో నడుపబడే రైల్వే రవాణావల్ల రోడ్డురవాణా, బోటురవాణా సౌకర్యాలు ప్రజావినియోగ కార్యక్రమాలలో వృధాకాకుండా వుండేందుకు రవాణా సిద్ధాంతసమన్వయం 'కోఆర్డనేషన్' సాధించాలని ప్రభుత్వంవారు తలపెట్టారు. ముఖ్యంగా గనుల ప్రాంతాలలోను పరిశ్రమ ప్రాంతాలలోను రైల్వేరవాణా సౌకర్యాన్ని పెంచి పెద్దపెద్ద బరువులను దూరప్రాంతాలకు కోస్తాలకు చేరవేయగల్గుతారు. రైల్వేల తర్వాత చెప్పతగింది రోడ్డురవాణా. రెండవ ప్రపంచ సంగ్రామానంతరం రోడ్డురవాణా మనదేశంలో త్వరగా అభివృద్ధిచెందింది. రోడ్డురవాణా అభి

వృద్ధికి రోడ్ల అభివృద్ధి ముఖ్యకారణం అని చెప్ప వచ్చు. నాగపూర్ ప్లాన్ ప్రకారం జాతీయ రహదారులు, రాష్ట్రరహదారులు, జిల్లా రోడ్లు గ్రామరహదారులు తరగతులవారీగా అభివృద్ధి పథకాలు వేయబడి మెరుగుచేయబడ్డాయి.

కాని యీ రోడ్లన్నీ ఒకే మన్నికలో నిర్మింపబడని కారణంచేత ప్రణాళికాభివృద్ధికి కావలసిన స్థాయిలో రవాణా రద్దీని తట్టుకొనే స్థితిలో లేనట్టు గుర్తింపబడింది. రైల్వేలు పరిశ్రమల ప్రాంతంలోను గనుల ప్రాంతంలోను అభివృద్ధిచేయడంతో గ్రామీణ ప్రాంతాలలో రోడ్ల అభివృద్ధి ముఖ్యంగా రవాణా సదుపాయాలను పెంచటానికి సాధనగావటంతో గ్రామరహదారుల నుండి జాతీయరహదారుల వరకు మన్నికైన మంచిరోడ్ల నిర్మాణం అవసరమవటం గమనింపతగింది. వీలున్నచోటల్లా గ్రామప్రాంతాలలో బోటురవాణా వినియోగానికి కృషి సాగవలసిన అవసరం ఎంతేని కలదు. చిన్న రేవుల అభివృద్ధితోపాటు, లైటింగ్ హౌస్‌ల నిర్మాణము, ఆధునిక పరికరాల అమరికతో నౌకాశ్రయాల అభివృద్ధిసాగించి నౌకా రవాణాను పెంపుచేసి తీరప్రాంతాలతో, ముఖ్యంగా మన దేశంచుట్టూ మూడు ప్రక్కల సముద్రం ఆవరించిందికాబట్టి, బొగ్గు, ముడిసరుకులు, మొదలైనవాని రవాణాను అధికంచేయటంవలన ఇతర రకముల రవాణా సాధనాలపై ఒత్తిడితగ్గి సమన్వయ సిద్ధాంతరీత్యా రకరకాల రవాణా సాధనాలు దేశీయ అభివృద్ధి కార్యక్రమాలకు వినియోగపడతాయి. వ్యర్థంగావుండిపోవు.

జాతి భవితవ్యం ఆర్థికాభివృద్ధిమీాద ఆధారపడి వుంటుంది. వుత్పత్తులను పెంచటంవలన, పరిశ్రమలను స్వశక్తిపై నిర్మించుకొని పనిచేసి ప్రగతి సాగించటంవలన మెరుగౌతున్న మనస్తోమతును సౌష్టవపరచుకొనేందుకు యింకా అనేక పద్ధతులువున్నాయి. ముఖ్యంగా విదేశమారక ద్రవ్యాన్ని పొందుపరచాలి. అందుకు దిగుమతులు తగ్గించుకోవాలి. ప్రభుత్వం తలపెట్టిన యాత్రాభినివేశ కార్యక్రమాలవల్ల విదేశయాత్రికులను ఆకర్షించి వారి ఆగమన కార్యక్రమాలవల్ల విదేశమారక ద్రవ్యాన్ని సంపాదింపవచ్చు. ఈ యాత్రాకార్యక్రమాలు సుకరంగా సాగటానికి రవాణా ముఖ్యమైంది. సులభతర రవాణా పద్ధతులను ఆధునిక సాంప్రదాయాలపై అభివృద్ధిపరచటానికి యీనాడు ఎదురౌతున్న సమస్యలలో మంచిరోడ్లు, మంచి డ్రయివర్లు, పర్మిట్ల విధానము, పన్నులవిధానము రాష్ట్రాంతర రవాణా సౌలభ్యం మొదలైనవి. జోనల్ పర్మిట్టు విధానాలు ప్రవేశపెట్టటంవలన చాల వరకు పర్మిట్ల విధానం సులువైంది. అవకాశం వున్నంతవరకు మంచిరోడ్ల నిర్మాణానికి రాష్ట్ర కేంద్రప్రభుత్వాలు బడ్జెట్టులో స్థానంఏర్పరచినారు. మంచి డ్రైవర్ల విషయంలో ముఖ్యంగా ప్రయివేటురంగంలోచదువుకొన్న వారు పద్ధతుల ననుసరించి సక్రమంగా డ్రయివింగ్ అభ్యసించి నిరుద్యోగ నివారణతోపాటు దేశాభ్యుదయానికి పాటుబడాలని ప్రయత్నించటం అవసరం. రాష్ట్రాంతర రవాణా పద్ధతులను మెరుగు పరచేందుకు ఇరుగు పొరుగు రాష్ట్రాల వారితో చర్చలు సాగింపబడి పరిష్కార

మార్గాలు గుర్తించి ఫలితాలను పొందటానికి యత్నాలు జరుగుతున్నాయి. ఇక పన్నులవిషయంలో అభివృద్ధి దృష్ట్యా దేశంలో ఇతర దేశాలమీద ఎక్కువగా ఆధారపడకుండా సాగించవలసిన కృషిసాధనకు సామ్యంకావాలి. కాబట్టి గడితప్పని పద్ధతిని అధికమని ప్రజలంటున్నా ప్రజావినియోగకార్యక్రమాలకుపన్నుల వసూలు తప్పనిసరే అవుతుంది. వ్యాపారస్థులు యీ ప్రయాసలో భాగంపంచుకొని ప్రభుత్వానికి అండగా నిలవటం ధర్మం.

అంచె లంచెలుగా పురోగమించి ప్రజాజీవితంలో నిత్యావసరాలలో అగ్రస్థానం ఆక్రమించే రవాణారంగంలో తంతితపాలాశాఖ గూడా అత్యంత ప్రశంసనీయమైన అభివృద్ధి నందుకున్నది. మూడవ ప్రణాళిక ఆసాంతానికి ఒక లక్ష తపాలా ఆఫీసులు పనిచేయగలవు. మన దేశం ప్రపంచంలో అన్ని దేశాలకంటే అదనపు ఛార్జీవసూలులేకుండా వీలున్నచోటల్లా విమానాలమీద సామాన్యటపాలను చేరవేయటంలో మొదటిదని చెప్పవచ్చు. అట్లాగే ఆకాశవాణి ద్వారా ప్రణాళికా లక్ష్యాలు ప్రజలలో వివరంగా ప్రచారంచేయబడటంవలన ప్రజలు ప్రభుత్వం వారి దృష్టిని అర్థంచేసుకొని హృదయపూర్వక దోహదం కలిగించగలరు. ఆనాడు ప్రభుత్వం తలపెట్టే ప్రణాళికలు ప్రజా ప్రణాళికకై వర్ధిల్లగలవు.

**

స్టేట్ ఫినాన్షియల్ ఆక్టు అమెండుమెంటు.

మోటారు ఆపరేటర్లకు అప్పుల ఏర్పాటు 1961 జులైలో సమావేశమై తీర్మానించిన రోడ్డు అండ్ వాటర్ ట్రాన్సుపోర్టు అడ్వయిజరీ కమిటీవారి అభిప్రాయానుసారం యితర పరిశ్రమలకు స్టేటు ఫినాన్ షియల్ కార్పొరేషన్ వారి వద్ద అప్పు లభించునట్లు మోటారు ట్రాన్సుపోర్టు ఆపరేటర్లు స్వయంగా గ్యారంటీచేసి అప్పుతీసుకొని పరిశ్రమాభివృద్ధికి కృషిచేసే అవకాశం కలిగింపబడినది. అట్లాగే బోటు రవాణా సాగించే సంస్థలు లేక వ్యక్తులుగూడా దరఖాస్తులు చేసి గ్యారంటీ చూపించి అప్పులు తీసుకోవచ్చును. ఈ అప్పుల విషయంలో విపులంగా తెలుసుకొనుటకు స్టేటు ఫినాన్ షియల్ కార్పొరేషన్ అధికారులను కలువవచ్చును.

[Information for publication is received through the Regional Transport Officer, Eluru. Vide Endt. No. 26807/E1/62]

నేషనల్ హార్బరు బోర్డు.

మూడవ ప్రణాళికలో రూపొందింపబడిన ఓడరేవుల అభివృద్ధి పథకాలను ధనాభావంవల్ల గాని, ఎలాటుమెంటు తగ్గటంవల్లగాని ఆపివేయ నవుసరంలేదని కేంద్రమంత్రి శ్రీ జగజీవన్‌రాం విశదపరచారు. చిన్నరేవులవల్ల సంపాదింపబడే విదేశమారకద్రవ్యం గూడా కేంద్రం సంతరించి అభివృద్ధిపథకాల నమలుపరచేందుకు ప్రయత్నించగలదు. పోరుబందరు రేవులో లోతుపెంచి, అన్ని కాలాలలో ఓడలు నిలిచేందుకు వీలుకలుగ చేయటానికి కడలూరు రేవును 50 నుండి 170 లక్షల ఖర్చుతో పెంపుచేసేందుకు ప్లానింగ్ కమీషన్ వారికి పంపినారు.

నేషనల్ హార్బరు బోర్డు సమావేశంలో నౌకాశాఖమంత్రి శ్రీ రాజ్ బహద్దూర్ మాట్లాడుతూ వ్యాపార నౌకలకు వాయిదాల పద్ధతిపై అప్పుల ఏర్పాట్లు కల్పించటం ముఖ్యంగా చిన్న రేవుల అభివృద్ధి పథకాలు సాగించేందుకు వ్యాపారస్థులను ఉత్సాహపరచి వారి నౌకను బాగునిమిత్తం, మిషినిరీ క్రొత్తపద్ధతులపై నౌకలకు ఏర్పరచుకొనేందుకు అవకాశం కల్పించటానికి ఉద్దేశించినట్లు చెప్పారు. కాబట్టి యీ అవకాశాన్ని వినియోగించుకొనేందుకు నౌకలుగలవారు ముందుకురావాలి. ఆంధ్రప్రదేశ్‌నందు మచిలీ బందరులో ఆ విధంగా వ్యాపారనౌకల నిర్మాణానికి, బాగులకు వీలుగా యిండస్ట్రియల్ ఎస్టేటు నేర్పరచేందుకు కేంద్రప్రభుత్వం ఒప్పుకొని అందుకు కావలసిన సొమ్ము రాష్ట్రప్రభుత్వాల ద్వారా అజమాయిషీ చేయించటానికి సంకల్పించింది. —

* * * *

లేఖలు

ఆర్యా!

ది 14-9-62 న సబ్‌కలెక్టరుగారి ఆఫీసులో ఆ. టి. ఏ. మీటింగు జరిగిన సందర్భమున కృష్ణాజిల్లా లారీ ఓనర్సు అసోసియేషను ప్రెసిడెంటుగారైన శ్రీ జి. సూర్యనారాయణగారు ఈ క్రింది విషయములను బోర్డు దృష్టికి తీసికొని వచ్చినారు.

1. లారీలలో ప్యాసింజరులనుతీసికొనిపోవుట
2. ఓవరు స్పీడుగా నడపుట.
3. ట్రిప్పుషీటు వ్రాయకపోవుట మొదలగు విషయములకు మోటారు ఏక్టుక్రింద బోర్డువారు విపరీతమైన జరిమానాలు విధించుచున్నారు. అదే నేరమునకు యితర ఆ. టి.ఏ. వారు చాలా తక్కువ జరిమానాలు విధించుచున్నారనిజు (అనగా రు 5-10 వరకు) అతి చిన్న నేరమునకు గూడా విపరీతమైన జరిమానాలు వేయుట అన్యాయమని బోర్డు దృష్టికి తీసికొనిరాగా బోర్డువారు సావధానముగా విని మీకు సాధ్యమైనంతవరకు దయాదాక్షిణ్యములు చూపకలమని చెప్పియున్నారు.

సావధానముగా అన్ని విషయములను విని, ఇక విపరీతమైన జరిమానాలు విధించకుండా వుండగలందులకు తగిన ఏర్పాట్లు సాధ్యమైనంత వరకు చేయగలమని చెప్పినందులకు కలెక్టరు గారికి తదితర బోర్డు సభ్యులకు మా యూనియను తరపున ధన్యవాదాలు అర్పించుచున్నాము.

ఇట్లు,
శక్రెటరీ
కృష్ణాజిల్లా లారీఓనర్సు అసోసియేషన్.

బెంగుళూరులో సమావేశమై రాష్ట్రాంతరరవాణా సమాఖ్య ఛైర్మన్ గార్కి ఆంధ్రప్రదేశ్ స్టేటు లారీ ఓనర్సు ఎసోసియేషన్, విజయవాడ వారి తరఫున కన్వీనర్ శ్రీ వై. తిరుపతయ్యగారు సమర్పించిన మెమోరాండం సారాంశం.

1. పంచవర ప్రణాళికల విజయానికి భారీ పెట్టుబడులతో రవాణా రంగంలో లారీలతో రోడ్డురవాణాద్వారా ముఖ్యంగా పారిశ్రామికు లకు, వ్యవసాయదారులకు యితర వాడకందారు లకు ఎంతేని సేవ సమకూరుతుంది. అట్టి ముఖ్యా వసరాలను వినియోగింపబడే సర్వీసులను అధిక పన్నులవల్ల, సర్ ఛార్జీలవల్ల, సాఫీపర్మిట్టు మార్గాల నిరోధనవల్ల దెబ్బతీసి కుంటుపడచేయ రాదు.

కేంద్రప్రభుత్వంవారు గుర్తించి వ్యాపార సరళి రాష్ట్రాంతరవాణా సౌలభ్యం కలుగ చేసేందుకు దేశవ్యాప్తంగా రాష్ట్రరాష్ట్రాల మధ్య ఒకేటాక్సుపై రోడ్డురవాణా బండ్లు నడి చేందుకు అవకాశాన్ని కల్పించవలసిందిగా హెచ్చరిస్తే ఆంధ్రప్రదేశ్, బొంబాయి, మద్రాసు, మైసూరు, ఒరిస్సా రాష్ట్రాలవారు దాన్ని ఆమోదించారు. కేంద్రంతోపాటు యీ రాష్ట్రాలలో కూడా రోడ్డురవాణా విష యం శ్రద్ధవహింపబడుతుందనటానికి సందేహం లేదు. సింగిల్ పాయింటు టాక్సువిధానం ఒక్క టాక్సు అని వసూలు చేయబడేవానికే వర్తించి సర్ ఛార్జీలు విడిగా వసూలుచేయటానికి పైన చెప్పబడిన రాష్ట్రాలలో కొన్ని వర్తించినాయి. అంటే అదనంగా పన్ను చెల్లించే బాధ్యత, బరువు నేడు లారీ ఆపరేటర్లపై తొలగింపబడ లేదన్నమాట. దానివలన కేంద్రం గుర్తించి అమలునకు హెచ్చరించిన విశాలభావం కించ పరుపబడి ఆశయసిద్ధాంత ఆచరణీయంగా నిలప బడలేదన్నమాట. ఇట్టి బరువు, బాధ రాష్ట్రాం తర వ్యాపారాన్ని సాగించే లారీ ఆపరేటర్లకు తగలకుండా చూడవలసిందని కోరుచున్నాము.

2. మద్రాసు, ఆంధ్ర రాష్ట్రప్రభుత్వాలు తమ అనుమతుల మేరకు **2000** లారీలకు ఎక్ స్టెన్షన్ ఎండార్సుమెంట్లు యివ్వవలసివుంది. కాని దానికి భిన్నంగా మద్రాసు రాష్ట్రప్రభు త్వంవారు 1179 పర్మిట్లు యిచ్చి యిప్పుడు పర్మిట్లకై వచ్చేవారికి మారాష్ట్రం బండ్లు 500 మాత్రమే పర్మిట్లు తీసుకొని నడుస్తుండగా మేమెందుకు ఎక్కువ పర్మిట్లు యివ్వాలని సంకో చిస్తున్నట్లు వినబడుతుంది. అట్టి సిద్ధాంత అను మత భిన్నంగా వర్తించటం మంచిదిగాదుకనుక రాష్ట్రాంతరరవాణా సౌలభ్యందృష్ట్యా రెండు రాష్ట్రాల అనుమతులను యింకా పెంచి ఔదా ర్యం ప్రకటించాలని గోరుచున్నాము.

3. పోలీసువార్కి యిచ్చిన అధికారాలను పురస్కరించుకొని లారీలను ఆపి వాని కండిషన్ విషయంలాంటి మెకానికల్ తప్పులను వెదక టానికిగూడా సాహసిస్తూ వారికి కాని అధికారా లను అనువర్తింపుకై నిత్యం సర్వీసుచేసే లారీ లను గంటలకొలది ఆపి నానా బాధలుపెట్టుండ

టం తగ్గించేందుకు పోలీసు అధికారుల బెడద తప్పించ కోరుచున్నాము.

అంతేగాక!

1. సింగిల్ పాయింటు టాక్సుపై, సర్‌ఛార్జి వసూలులేకుండా అన్నిరాష్ట్రాలు రోడ్డురవాణా సులభంగా సాగేందుకు అనుమతి నివ్వాలి.

2. ప్రభుత్వానికేమీ పన్నునష్టం జరుగదు. గనుక అనుమతింపబడే రూట్లన్నిటిని రాష్ట్రం మొత్తంకు అనువర్తింపచేస్తూ లారీలు తిరిగే సావకాశాన్ని కల్పించాలి.

3. లారీ ఓనర్లు కోరినట్లయితే ఏరాష్ట్రం వారైనా పర్మిట్లు సులభంగా జారీచేసి రవాణా సదుపాయాన్ని పెంచటానికి దోహదంకలుగ జేయాలి.

4. లారీలకు నియిమితమైన రిజిష్టర్డు లేడన్ వెయిట్లు పర్మిటు లేడెన్ వెయిట్‌గా గుర్తించి అనువర్తింపబడాలి.

5. కమిటీవారు పోలీసువారికే చెక్కింగ్ అధికారం వుండాలనుకుంటే సబ్ ఇన్స్పెక్టరు ర్యాంకుకు తగ్గకుండా వుండేవారికే ఆ అధికారాలు కలిగించాలి.

6. రిజిస్ట్రేషను సర్టిఫికేట్, ఇన్సూరెన్సు సర్టిఫికేట్, పర్మిట్లు వగైరా కాగితాలు ఏ పరిశీలనాధికారిగూడా బండ్లనుండి తీసుకొని వెళ్ళకుండా చూడాలి.

7. మోటారు బండ్ల చట్టాన్ని ప్రస్తుత స్వతంత్రభారత ప్రణాళికా సాధనల కనుగుణంగా మార్చదలచినప్పుడుగాని క్రొత్త క్రొత్త పద్ధతులు సూచించవలసివచ్చినప్పుడుగాని అనుభవం గలవారిని మెంబర్లుగా గూడా వుంచుకోవటానికి ఓనర్సు అసోసియేషను వారి సంప్రదింపులతో చేర్చుకొని పరిశ్రమదారుల ప్రాతినిధ్యాన్ని గుర్తించి అనువర్తింపునకు పంపటం అతిసబబైన విషయం కాబట్టి వానిని పాటింపవలసినదిగా కోరడమైనది.

ది రోడ్ వర్దీ టైర్ వర్క్సు,

ఫుల్ సర్కిల్ టైర్ రీ ట్రేడర్సు

విజయవాడ-2.

నాణ్యమైన రబ్బరుతో, నిపుణులైనపనివారిచే సకాలమునబాగుచేసి గ్యారంటీ ఇవ్వగల సంస్థ.

ఒకసారిపనిచేయించిన మీకే తెలియగలదు.

పశువైద్య శాస్త్రంలో ఖాట్మండువద్ద భారత సహకారంతో శిక్షణపొందుతున్న విద్యార్థులు.

1952 లో కొలంబోపథకం ననుసరించి భారతదేశం ఆర్థికంగాను, శాస్త్రీయంగాను నేపాల్ ప్రజల అభివృద్ధికి తగిన దోహదం కల్పిస్తుంది. ముఖ్యంగా రోడ్లనిర్మాణంలోను, విమానాశ్రయాల నిర్మాణంలోను, వ్యవసాయము, విద్యుత్తు, విద్య, ఆరోగ్యము, పరిశ్రమలు, సర్వేయింగు మొదలైన అనేకరంగాలలో నేపాల్ ప్రజలకు భారతప్రభుత్వం మద్దతు నిస్తుంది.

—: ప్రకటన :—

విజయవాడ డి॥ మునసబ్ కోర్టులో—

S. C. 218/59 E. P.

వాది:— బండి వెంకటసుబ్బయ్య.

ప్రతివాది:— దమ్మాలపాటి తిరుపతయ్య.

యీక్రింద ఉదహరించిన ఆస్తి ది22-10-62 వ తేదీన పై కోర్టులో వేలంవేయబడునని ప్రచురణచేయడమయినది.

కృష్ణా డి॥ నందిగామ సబ్ రిజిష్టరీ యిలాకా కంచికచర్ల గ్రామములోని ప్రతివాది తాలూకు వేలంవేసే ఆస్తివివరము.

సి॥ నెం 428 రు పూరా నెంబరు య2-60 శెంట్లు మెర్క భూమి

అప్ సెట్ ప్రైజు రు 2600 లు.

జి. వి. రాఘవరావు,
వాది తరఫు అడ్వకేట్.

పశువైద్య శాస్త్రంలో ఖాట్మండువద్ద భారత సహకారంతో శిక్షణపొందుతున్న విద్యార్థులు.

1952 లో కొలంబోపథకం ననుసరించి భారతదేశం ఆర్థికంగాను, శాస్త్రీయంగాను నేపాల్ ప్రజల అభివృద్ధికి తగిన దోహదం కల్పిస్తుంది. ముఖ్యంగా రోడ్లనిర్మాణంలోను, విమానాశ్రయాల నిర్మాణంలోను, వ్యవసాయము, విద్యుత్తు, విద్య, ఆరోగ్యము, పరిశ్రమలు, సర్వేయింగు మొదలైన అనేకరంగాలలో నేపాల్ ప్రజలకు భారతప్రభుత్వం మద్దతు నిస్తుంది.

—: ప్ర క ట న :—

విజయవాడ డి॥ మునసబ్ కోర్టులో—

S. C. 218/59 E. P.

వాది:– బండి వెంకటసుబ్బయ్య.

ప్రతివాది:– దమ్మాలపాటి తిరుపతయ్య

యీక్రింద ఉదహరించిన ఆస్తి ది22-10-62 వ తేదీన పై కోర్టులో వేలంవేయబడునని ప్రచురణచేయడమయినది.

కృష్ణా డి॥ నందిగామ సబ్ రిజిష్టరీ యిలాకా కంచికచర్ల గ్రామములోని ప్రతివాది తాలూకు వేలంవేసే ఆస్తివివరము.

సి॥ నెం 428 రు పూరా నెంబరు య2-60 శెంట్లు మెర్క భూమి

అప్ సెట్ ప్రైజు రు 2600 లు.

జి. వి. రాఘవరావు,
వాది తరఫు అడ్వకేట్.

హైరు పర్చేజి బిల్లు

(గతసంచిక తరువాయి)

హైరరు బాధ్యతలు :

హైరు పర్చేజి అగ్రిమెంటు రద్దుపరచు నాటికి ముందు చెల్లించిన వాయిదాల మొత్తం సొమ్ము, చెల్లింపబడవలసిన సొమ్ము మొత్తమునకు అగ్రిమెంటు మొత్తం సొమ్ములో సగానికి మించి వున్నయడల హైరరు ఎగ్రిమెంటు షరతుల దాఖలా బిల్లుమక్తాగా చెల్లించవలసినట్లు ఉదహరింపబడిన సొమ్ము చెల్లింప నవుసరం లేదు.

హైరుపర్చేజి అగ్రిమెంటు రద్దుపరచునాటికి చెల్లించిన వాయిదాల మొత్తం చెల్లింపవలసిన అగ్రిమెంటు దాఖలా బకాయి ఎగ్రిమెంటు మొత్తం సొమ్ములో సగానికి మించనియడల హైరరు చెల్లించిన మొత్తం సొమ్మునకు ఎగ్రిమెంటు మొత్తంలో సగంగా నిర్ణయింప బడిన సొమ్మునకు గల తేడా సొమ్ముగాని ఎగ్రిమెంటు పూరా పరిష్కారం క్రింద షరతుల ప్రకారము బిల్లుమక్తాగా నిర్ణయింపబడిన సొమ్ముగాని చెల్లింపవలసి యుండును.

హైరుపర్చేజి అగ్రిమెంటు రద్దుపరచేకాలం నాటికి యివ్వతేలిన హైరుసొమ్ము బకాయిల చెల్లింపువిషయంలో పైన ఉదహరించిన పద్ధతుల బకాయి సొమ్ము మొత్తమును ఏవిధంగాను తగ్గింపరాదు.

యీ చట్టం క్రింద హైరరునకు ఎగ్రిమెంటు రద్దుపరచుకొనే సావకాశం కల్గివుండటంవలన హైరుపర్చేజికాలమందు వ్రాయబడే ఎట్టివిధమైన అగ్రిమెంటులో యీ అధికారాన్ని ఉదహరింపకున్నను లేక షరతులరచనవలనకట్టడి చేయుబడినను లేక అత్యావసరపరిస్థితులు కల్పించి చట్టమందు చెప్పబడే అవకాశాలను కుదింపు జరిగించి హైరరునకుగల యిచ్ఛాపూర్వకమైన రద్దుమార్గాన్ని నిరోధించేందుకు సాగే ప్రతి ప్రయత్నం చెల్ల నేరదు.

యీ చట్టంలో చెప్పబడని కారణాలవల్ల గూడా యీ పైన ఉదహరించిన చట్ట నిర్వాహక నిబంధన మూలంగా ఎట్టి అవరోధం కలిగింపబడక హైరరు అగ్రిమెంటును రద్దుపరచుకొనేందుకు అతనికి పూర్తి స్వేచ్ఛకలదు

ఒకటికి మించి రెండుమూడు ఎగ్రిమెంటుల దాఖలా ఒకే హైరరు ఒకే ఓనరునకు సొమ్ము చెల్లింపవలసినప్పుడు చెల్లించే సొమ్ము, ఎగ్రిమెంటులలో ఉదహరింపబడనప్పటికి, అప్పటి వరకు ఎగ్రిమెంట్లు దాఖలా చెల్లింపబడవలసిన సొమ్మునకు చాలని యడల హైరరు యిష్టం ప్రకారం ప ఒక్క ఎగ్రిమెంటునకుగాని లేక నియమిత భాగాలుగా కేటాయింపుచేసి అన్ని ఎగ్రిమెంటు బకాయిల తీర్మానమునకుగాని

సర్దుకొనవచ్చును. అట్లు చెల్లించునప్పుడు ఎట్టి సూచనలు హైరరు చేయనిచో యీచట్టమువలన ఎగ్రిమెంటు నిబంధనలదాఖలా హైరు సొమ్ము ఆయా ఎగ్రిమెంట్లకు సర్దుబాటు చేయబడవలెను. నమోదుచేసిన సర్దుబాటు చట్టప్రకారం చలామణీకాగలదు.

హైరరు తానొక ఓనరుతో చేసుకొన్న హైరుపర్చేజి దాఖలా తనకుగల హక్కు, భుక్తము, పట్టా, బాధ్యతలను యితరులపేర బదిలీచేయదలచినప్పుడు ఓనరుతో సంప్రదింపవలెను. అట్టి సంప్రదింపువిషయంలో ధర్మ విరుద్ధంగా చట్టవిరుద్ధంగా ఏరకమైన ప్రతిఫలం కోరిగాని, దాని నిమిత్తంగాని ఓనరు తన సంప్రదింపు కలగించనిచో అట్టి సంప్రదింపు చట్టబద్ధంగా లేనికారణాన చెల్లదు. అట్టిపరిస్థితులలో హైరరు కోర్టువారికి యదార్థ విషయాలు తెలుపుచు ఒక అర్జీ దాఖలుచేసి దానిపైన ఓనరు సక్రమంకాని కారణాలవల్ల తన సంప్రదింపును కలిగింపలేదని ఆర్డరు పొందవచ్చును. ఇక్కడ కోర్టుఅంటే ఏ న్యాయాధికారి అధికారంలో యీ ఎగ్రిమెంట్లదాఖలా డిమాండులను ఓనరు చెల్లింపుకై లేక గుర్తింపుకై అడిగేహక్కువుందో ఆ కోర్టులు అని తెలుసుకొనవచ్చును. ఆవిధంగా కోర్టువారు ఆర్డరుయిచ్చేవేళ ఓనరు ఆనాటివరకు హైరు పర్చేజి ఎగ్రిమెంటుదాఖలా బకాయిలు చెల్లింపమనవచ్చును. అంతేగాక హైరరుతోపాటు బదిలీ పొందేవారుకూడా కలసి ఓనరునకు ఎగ్రిమెంటు చట్టపునిబంధనలకు విరుద్ధంగాకాని విధంగా ఓనరు యిష్ట ప్రకారం వ్రాసి యివ్వవలెను. అట్టివేళ హైరరు ఎగ్రిమెంటు బాధ్యతలు బదిలీదారునకు దత్తతచేసినప్పటికి ఎగ్రిమెంటు కాలంవరకు తన స్వంతప్పూచీనుండి విముక్తుడుకాడు. అట్లే బదిలీ పొందేవారుకూడా లోగడ వ్రాసిన ఎగ్రిమెంటుదాఖలా షరతులకు హైరరు తరఫున తాను బాధ్యత వహింపగలనని వ్రాసియిస్తూ వాయిదాల చెల్లింపును సక్రమంగా చేయుచుండవలెను. హైరుపర్చేజి ఎగ్రిమెంటులో ఉదహరించిన షరతులకు భిన్నంకాని పద్ధతిలో యీ దిగువచెప్పబడిన వాటిని గుర్తింపవచ్చును.

యీ చట్టనిబంధనల ప్రకారం హైరరు ఎగ్రిమెంటుదాఖలా చెల్లింపువాయిదాలను చెల్లిస్తూ వుండవలెను. కాకున్నయెడల ఎగ్రిమెంటులో ఉదహరింపబడే అన్నిరకాల పద్ధతులలోను చెల్లింపుచేయవచ్చును. ఇక ఎగ్రిమెంటు దాఖలా హైరరువద్ద వుంచబడే వస్తువువిషయంలో హైరరు తన స్వంత సొమ్ము ఏవిధంగా నష్టపడని లేక చెడనిపరిస్థితుల మధ్యపోషించుకొనుచుండునో అట్టిభావములో విశాలదృష్టి ఋజువర్తనకలిగి ప్రవర్తింపవలెను. కోరి హైరరు కలిగించే ఎట్టినష్టానికైనా ఓనరునకు పరిహారం చెల్లింపవలసియుండును. మామూలు పరిస్థితులలో కలిగే నష్టానికి, క్షీణతకు తరుగునకు హైరరు బాధ్యుడుకాడు. (సశేషం)

రోడ్డు ప్రమాదాలలో పరిహారపు చెల్లింపు పద్ధతులు.

రోడ్డు రవాణా అభివృద్ధి చెందుతూ వుండటం వల్ల నన్నూ, యింకా దేశ రక్షణ దేశ సౌభాగ్య కార్యక్రమాల పెంపునకు యితర రకముల రవాణాలన్నింటి కంటే గ్రామ గ్రామాల మధ్య సులువుగా సాగి రవాణా సౌలభ్యాన్ని పెంచడం రోడ్డురవాణా అభివృద్ధి పొందుచున్న యీ కాలములో నాటినాటికి ప్రమాదాలు ఎక్కువయి ప్రయాణీకులకు, రోడ్డు సౌకర్యాన్ని వినియోగించుకొనే అనేక మంది యితరులకు నష్టము, కష్టము, కలుగుచున్నందువల్ల కేంద్ర రవాణా మంత్రి వర్గము ఆలోచించి ప్రమాదముల యందు నష్టపడేవారికి కల్పింపవలసిన పరిహారమును గూర్చి నిర్ణయించుటకు ఒక కమిటీ వారిని వేశారు. ఈ కమిటీవారు ప్రజలనుండి అనేక విషయాలు గ్రహించాలని ప్రయత్నాలు చేస్తూ ప్రశ్నావళి నొకదానిని తయారుచేశారు. ఆ ప్రశ్నావళికి సమాధానాలుగాను, యీ వ్యాసము పొందుపరుప బడినది.

పరిహారముల చెల్లింపు గూర్చి నిర్ణయించుటకు క్లయిములు ట్రిబ్యునలు ప్రత్యేకంగా రూపొంది పనిచేయాలని మసానీ కమిటీ అభిప్రాయపడి కేంద్ర ప్రభుత్వానికి సలహా యిచ్చింది. ఆ సలహాను అనుసరించి ఏర్పడే ట్రిబ్యునలు పరిహారముల చెల్లింపు విషయములో క్లయిముల పరిష్కారము నందున అనుసరింపదగిన పద్ధతులు నిర్ణయించుటానికే ప్రశ్నావళి ఏర్పడివుండవచ్చు. న్యాయశాస్త్ర పద్ధతిని ప్రమాదము సంభవించిన తర్వాత అరువది రోజుల గడవులో తమ దృష్టికి తేబడే ప్రతి క్లయిము విషయము విచారిస్తూ కొన్ని కొన్ని ప్రత్యేక పరిస్థితుల మధ్య కాలమంతకంటె గడిచినప్పటికి తమకు చేరిన అప్లికేషనులను విచారించే అవకాశము ట్రిబ్యునల్ కు వుంచుకోవడం సబబే. దీనివల్ల త్వరగా క్లయిముల పరిష్కారమునకు వీలువుంటుంది. లిమిటేషను అక్టులో వర్తింపబడే నిర్ణయపు కాలము యిందు కూడా వర్తింపు చేయుటవలన చట్ట నిర్వాహణలో సులువుతనం కనిపించగలదు.

ఇంతవరకు న్యాయస్థానముల దృష్టికి తీసుకొని రాబడిన కేసుల సంఖ్య న్యాయస్థానములు చేరకుండా స్పాట్ సెటిల్ మెంటుగా తీర్మానమయ్యే ప్రయివేటు పద్ధతి ఒకటి ఆమలులో నున్నందువల్ల తక్కువని చెప్పవచ్చును.

అదియునుకాక కోర్టు సెటిల్ మెంటునందు కాలవ్యాపన, ఇబ్బడిఖర్చు, మొదలైన పెన్నో శ్రమలు నష్టములు వుండుటచేత చట్టము వలన రక్షణ పొందుట చట్టము గుర్తెరుగని అనేక కోట్లమంది ప్రజలకు బాధాకరమగుట వలనను కోర్టులలో సెటిల్ మెంటు నిమిత్తం కేసులు వచ్చుటలేదు. ఆక్సిడెంటుజగిగినవెంటనే పోలీసు వారు తయారు చేసే ఫస్ట్ ఇన్ ఫర్మేషన్ రిపోర్టులు ప్రాసీజరు అనే పేరుతో డిపార్టుమెంటు కాలవలోపడి సక్రమంగా న్యాయస్థానాన్ని చేరకపోవటము వలన కూడా పది

హారము విషయము ప్రభుత్వము గుర్తింపలేకున్నది. కాబట్టి ఫస్టుఇన్ఫర్మేషను రిపోర్టు కాపీ ఒకటి తప్పకుండా ట్రిబ్యూనలు వారికి అందజేయబడినట్లయితే సరాసరి పార్టీలకు నోటీసుల ద్వారా తెలియజేసే పరిహారము విషయము కొంత అలజడి కలిగించటానికి వీలవుతుంది. మోటారు ప్రమాదాల వల్ల నష్టపడిన వారు పరిహారము నిమిత్తము చేసే వ్యవహారములకు కోర్టువారు లీగల్ఫీజు లేకుండా మద్దతు నిచ్చి పరిహారము పొందునప్పుడు తమ ఫీజును తాము రాబట్టుకొన వచ్చును. అట్లాకాకుండా తమకందిన ప్రతి ప్రమాదము విషయములో పరిహారాన్ని నిర్ణయించే పద్ధతి యదార్థములైన ప్రమాదములలో గురియై నష్టపడిన ప్రజలకు సహాయపడటానికి ప్రభుత్వము ఎప్పుడు వెనుకంజ వేయదు గనుక ట్రిబ్యూనల్సు తగిన జాగ్రత్తతో మెలగితే ప్రతి కేసులోను నష్ట పరిహారము ఎవరో ఒకరు చెల్లింపగలరు గనుకలీగల్ ఫీజు రాబట్టుకొనుటలో ముందు వెనకల విషయము ట్రిబ్యూనలు నిర్ణయించుకొనవచ్చును. వ్యవహారపు నడకకు వీలుగా బీదవారైన బాధితులు తమ తమ యిబ్బందులను విషయాలను ట్రిబ్యూనలు దృష్టికి సక్రమంగా తెచ్చేందుకు అయ్యేముందు ఖర్చుల విషయములో కూడా ట్రిబ్యూనలు వారు తగిన ఏర్పాట్లు కలిగించవచ్చును. క్లుప్తముగా చెప్పాలంటే జరిగిన ప్రతి ప్రమాదాన్ని గురించి పోలీసు వారి ద్వారా గాని, మరి ఏ యితర రకమైన పద్ధతి వలన గాని తమకు చేరిన వార్తలను పురస్కరించుకొని ట్రిబ్యూనలు వారు తమ సిబ్బందిచేత లేక మోటారు వెహికలు ఇనస్పెక్టర్ రిపోర్టువల్లయదార్థమును గుర్తించి ఆయా పార్టీలకు నోటీసుల ద్వారా తెలియజేసి పరిహారములు నిర్ణయించుట వుచితము. కేవలము కొన్ని షరతుల మధ్య జరిగే ఒప్పందాన్ని అనుసరించి ఓనరులతో ఇన్సూరెన్సు కంపెనీలు చేసుకొనే షరతులమధ్య మనము పరిహారాన్ని గుర్తించటము కంటే ప్రమాదములలో జరిగేనష్టాన్ని యదార్థముగా విచారించి కనుగొనే న్యాయశాస్త్రజ్ఞుల అభిప్రాయానుసారము అటు డ్రయివరువల్లగాని, ఇటు ఓనరువల్లగాని, లేక ఇన్సూరెన్సు కంపెనివల్లగాని వసూలు అగునట్లు వీలుకల్పించి ప్రమాదబాధితులకు ఒకరకమైన పోషణపరిహారము కలిగించటము ఎంతేనిఆవసరమయివున్నది. ప్రభుత్వమువారు తలపెట్టిన యీ పద్ధతివలన వేలాది అమాయకపు ప్రజలు ప్రమాదముల ద్వారా బాధపడి నష్టపడకుండా వుండుటయే కాకుండా అజాగ్రత్తవల్ల, లేక అధికశ్రమవల్ల జరిగేప్రమాదాలు అనేకము తప్పిపోవుటకు సావకాశము ఎంతేని కలదు. పరిహారము నిర్ణయించేటప్పుడు ఇన్సూరెన్సు కంపెనీలు చెల్లించే విషయములో ఆక్టుపాలసీకింతనీ, థర్డుపాలసీ కింతనీ, కాంప్రెహెన్సివ్పాలసీ కింత నిర్ణయించటమువల్ల పరిహారము మొత్తము పెరిగినప్పుడు ఇన్సూరెన్సు కంపెనీలతోపాటు ఓనరుగాని డ్రయివరుగాని కొంతసొమ్ము నష్టపడేందుకు వీలుంది కనుక ప్రమాదాలు తగ్గే అవకాశ

ముంది. ఈనాడు చట్టంలో చెప్పబడింది కనుక మోటారు బండ్లకు ఇన్సూరెన్సు చేయిస్తారు. దానితో తమకేమీ బాధ్యతలేదని అటు ఓనరు, ఇటు డ్రైవరు తలచవచ్చును. కలిగే ప్రమాదాలను తగ్గించేందుకు తమ విధులను, బాధ్యతలను గుర్తించనివారు ఒక విధంగా గుర్తించేందుకు యీ పరిహారమును అటు ఓనరు ఇటు డ్రైవరు ఇన్సూరెన్సు కంపెనీ ముగ్గురియందు వుంచటము మంచిదవుతుంది. ఇన్సూరెన్సు లేకుండా తిరిగే బండ్ల విషయములోను, మోసగించి తప్పుడు నంబర్లతో తిరిగే వారి విషయములోను కూడా ఇబ్బంది వుండదు. —♦—

(6 వ పేజీ తరువాయి)

మోటారుపన్నుల చట్టముక్రింద వసూలునకై ఏర్పడిన విధానంలో యీ నాడు అనుసరింపబడే పద్ధతులు అత్యధికముగా చట్టబద్ధముకానివే. హైదరాబాదు స్టేటుగా చలామణిఅయ్యే తెలంగాణా ప్రాంతము ఆంధ్రసర్కారు, రాయలసీమతో కలిపి ఆంధ్ర ప్రదేశ్‌గా ఏర్పడినప్పటికి రెండుచోట్ల పన్నులు చెల్లించి, రెండు టోకెన్లు తీసుకోవటమనేది ఒక్క ట్రాన్సుపోర్టు వెహికిల్సుకే అయినా సిద్ధాంతరూపేణా యిది సరియైన పనికాదు. అక్రమంగా చట్టంలో చెప్పబడని పద్ధతులపైన పన్నులను పెంచి అమలు జరుపనున్నప్పుడు కొందరు ఆపరేటర్లు ఆవిషయాన్ని హైకోర్టుదాకా తీసుకుపోయి స్టేఆర్డరు పొంది బండ్లను నడుపుతూ సం॥రాల కొద్దీ తీరని ఆ హైకోర్టువిచారణ పద్ధతితో కలిగిన అవకాశాన్ని పురస్కరించుకొని తమలారీలను పరిశ్రమలోనికి రావటానికి వుబలాటపడే ఇతరులకు అంటకట్టడం జరిగింది. అట్లా చేతులుమారిన వ్యాపారంలో వుండే మోటారు బండికి హైకోర్టువారి వుత్తరువు మేరకు నిర్ణయింపబడే బకాయిలుగా తేల్చబడే పన్నులను, ఒకసారి చెల్లించ మంటూ నోటీసులు రిట్టువేసిన వోనర్ల పేరుతోనే పంపి బండ్లు త్రిప్పేవోనరువద్ద బండ్లు పొజెషన్‌వుంది కదా అని ప్రభుత్వమువారు వసూలు ప్రయత్నాలు సాగిస్తే బాధపడే యీనాటి ఓనరు తన ప్రమేయమేమిలేకున్నప్పటికి సొమ్ముచెల్లింపుకు వాయిదాల పద్ధతి కుదరనీయక వేలకువేలుగా నిలిచిపోయిన టాక్సుబకాయిలను చట్టబద్ధముగా వసూలుచేసే విధానంలో వసూలుచేయటానికి వెనుకాడుతూ చేతులో చిక్కిన పుస్తకాలను, పర్మిట్లను నొక్కిపట్టి సులభముగా సాగవలసిన టాక్సుటోకెన్ ఇస్యూలాంటి ఎన్నో పనులకు ఆటంకము కలుగజేస్తూ ప్రవర్తించటమనేది పాలనాధికారులు అధికార దుర్వినియోగము చేయుడమే కాకుండా, ప్రజారక్షణను పరిశ్రమ రక్షణను కొల్లగొట్టినట్లు కాగలదు. ఈ విధముగానే నాన్ ట్రాన్సుపోర్టు మోటారుబండ్ల విషయములో జరిగే అక్రమవిధానాలు పాలనాధికారుల అఘాయిత్యంగా వ్యాఖ్యానింపవచ్చు. సర్‌ఛార్జిబకాయిల విషయములోకూడా ప్రభుత్వపు పాలనాధికారము సాగించేవసూలు పోకడలోని విధానమేకారణముకాని పరిశ్రమదారునికి ఎగవేయాలనే దురుద్దేశము వుండదని గట్టిగా చెప్పవచ్చు. చెవులు తప్ప కళ్ళులేని ప్రభుత్వపాలనా యంత్రాంగములో యదార్థాన్ని గుర్తించడానికి పరిశీలనాదృష్టి అవుసరము. సక్రమ ప్రభుత్వపాలనా విధానమే అక్రమ ప్రవర్తనా నిర్మూలనకు కీలకము. ★

విజయవాడ సిటీసర్వీసు

కార్పొరేషనువారు జాతీయకరణ పథకం అమలులో ఉన్న ప్రాంతాలలో సిటీసర్వీసులు లాభదాయకము కావని గుర్తించి జాతీయకరణ పథకానువర్తనను కొంతకాలముపాటు సిటీ పరియాలలో ఆపుచేయమని చాటడంతో విజయవాడ సిటీబస్సులు క్రొత్తవి వేయవచ్చునని పాతవాటిని తొలగించి ప్రయాణీకుల సౌకర్యాన్ని పెంచవచ్చునని ఆపరేటరులకు అభిప్రాయము కలగటము సంతోషింపతగిన విషయము. పాతబస్సులు లోగడ సక్రమంగా నడవక పనివారిలోను, ఆపరేటర్లలోను వుండే అలసతవలన ఓవర్ లోడ్, ఓవర్ స్పీడు లాంటి ఎన్నో అవకతవకలు అటు ప్రజల దృష్టిలోను ఇటు పరిశీలనాధికారుల దృష్టిలోను కనిపించినవి. అనే దెబ్బ ఎప్పటికయినా తగలక తప్పదు కాబట్టి సౌకర్యాభివృద్ధికికాని, నియమిత పద్ధతికి గాని పాటుపడవలసిన అగత్యం వారికి కనిపించి యుండకపోవచ్చును. ప్రభుత్వమువారు నోటి మాటలద్వారా చెప్పిన హామీని పురస్కరించుకొని నాలుగైదు సంవత్సరముల వరకు సిటీ బస్సుల జాతీయకరణ జరగదనే ధైర్యముతో అటు ఆపరేటర్లు, ఇటు పనివారు పూనుకొని ప్రజా సౌకర్యాన్ని వృద్ధి చేయటానికి ప్రయత్నిస్తున్నారు. సిటీబస్సు వర్కర్ల యూనియన్ వారుగూడా ఓవరు లోడు, ఓవరు స్పీడు నివారించేందుకు సరియయిన వేళలలో సక్రమముగా బస్సులను నడిపేందుకు కృషి చేయటానికి పూనుకున్నారు. కనిపించే లోపాలను సవరించేందుకు పనివారి యూనియన్ పెనాల్టీల విధింపు నొకదానిని ఏర్పాటు చేసింది. దీని వలన క్రమశిక్షణా విధానము బాగుపడి సక్రమ పద్ధతిలో అమలు జరుగగలవు.

ఈ మధ్య కృష్ణాజిల్లాకు బదిలీ అయి వచ్చిన శ్రీ ఆర్. కృష్ణ, ఆర్. టి. ఓ. గారికి అటు మోటారువర్కర్ల తరఫున, ఇటు ఓనరుల తరఫున సిటీబస్సుల నడక క్రమపరచి ప్రయాణీకుల సౌకర్యాన్ని పెంచగలమని హామీ యివ్వబడిందని తెలియవచ్చింది.

Cars & Trucks
TO
Buy or Sell
NO NEED
GOING ROUND
.... and ROUND ....
.... and ROUND.
CONTACT:
N. Vasudeva Rao
PHONE No. 1144.
MUSEUM ROAD,
VIJAYAWADA-2.

ఆర్. టి. సి. రక్షణకు అధికార చర్యలు

ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రభుత్వం ప్రజాపాలన సిద్ధాంతంగా ప్రవేశ పెట్టిన బస్సుల జాతీయ కరణ నడిపేందుకు ఆర్. టి. సి. సంస్థ అంటూ ఒకటి బయలుదేరింది. దీని పుట్టుకలోనే పరిస్థితుల ప్రభావము, పరిశీలకుల అవకతవక దృష్టి, పాలకుల ప్రమత్తతతో కూడిన లోపాలు విషయము తెలియని తన యింతవరకు మిళితమై పనిచేసిందనాలి.

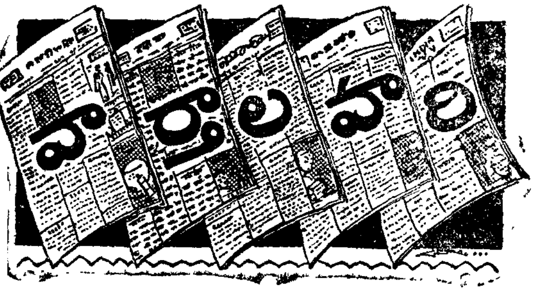
ముఖ్యపట్టణాలగుండా పోయే రైలు మార్గాలకు స్టేటులోని యితర ప్రాంతాలనుండి ప్రజోపయోగకరంగా ప్రయాణీకుల వుసులుబాటు కొరకు రవాణా సంబంధాన్ని రూపొందించుచూ ఏర్పడ్డ రోడ్డు రవాణా సర్వీసు పాత నైజాము ప్రభుత్వ కాలంలో పోటీని యెరుగక వరిధ విల్లడంచేత ప్రభుత్వంవారు పొరపాటు అభిప్రాయముతో యీ పరిపాలనా మంత్రాంగాన్ని ముందుకు నడిపి సర్కారు జిల్లాలలో సాగించారు.

ప్రైవేటు పరిశ్రమ దారుల ప్రమేయంతో పోటీ వున్నప్పటికి అవకాశ వినియోగమైన ఆ అదును అనుసరించి కలిసి వచ్చే కాలాన్ని కాల తన్నకుండా ఖర్చులో లోటుపాటునూ పరిపాలనలో వొడుదుడుకులనూ సమన్వయ పరచుకుంటూ వ్యక్తి స్వార్థము అనే వుబలాటము వలన సింగిల్ బస్సులు. ప్లేటు బస్సులు, కంపెనీ బస్సులు; రెండంతలుగా శ్రమపడి ప్రజలకు చేకూర్చ వలసిన సౌకర్యముతో సగమైనా కల్గించేందుకు తంటాలు పడుతూ వుండటము తద్వారా రోడ్డు రవాణా రంగంలో నూతన శకారంభం అభివృద్ధి అవధుల మధ్య సాగి ప్రతి బస్సు వోనరు లక్షాధికారి అన్న ప్రతీతి వినబడటం జరిగింది. అంటే బస్సుల వ్యాపార రంగంలో పెట్టిన పెట్టుబడి నష్టము లేకుండా లాభాలను గడిస్తూ పనివారివలన కలిగే ఇబ్బంది సబ్బందులను సర్దుకుంటూ నడచి పోయే పోకడకు ఎదురయ్యే విపరీతాలను మితంగా దిద్దుకుంటూ లాభాలు గడించే అవకాశము తమ కృషిలోని పద్ధతిమీద పోకడమీద ఏర్పరుప గలిగారన్నమాట.

ప్రయాణీకుల సంఖ్యకు తగ్గట్లు సౌకర్యాలను సంతరింపచేసి సమయాలను వ్యర్థ పుచ్చకుండా కాయశక్తులా వున్న అవకాశములో పురోగతి నందుకోవాలని ప్రయత్నాలు సాగటం ఫలించటం, ప్రయివేటు బస్సుపరిశ్రమ రంగంలో మనము గమనింప గల్గిన విశేషం.

వచ్చేలాభాలు దృష్టిలో పెట్టుకొని వ్యక్తిగత సిద్ధాంతాన్ని విడమరిచి సమిష్టి ప్రజానీకానికి సౌకర్యాలను అభివృద్ధి పరచి జాతీయ కార్యక్రమంగా రూపొందించినట్లయితే కేంద్రప్రభుత్వం రైల్వే రవాణా విషయంలో పరిశ్రమ రూపంలో సాధింపగలిగే అభివృద్ధికి మించి రోడ్డు రవాణా రంగంలో రాష్ట్ర ప్రభుత్వంకూడా ప్రజాస్వామ్య సిద్ధాంతపు పోకడను ఉన్నతికి తీసికొని రావాలనే ప్రయత్నం రోడ్డురవాణా జాతీయకరణకు దారితీసిందని చెప్పవచ్చు.

(సశేషం)



భారత వాణిజ్య పారిశ్రామిక సంస్థల సమాఖ్య మహాసభ సెప్టెంబరు 20 వ తేదీన న్యూ ఢిల్లీలో జరిగినప్పుడు, సభను ప్రారంభముచేస్తూ తృతీయ పంచవర్ష ప్రణాళికా కాలంలో రైల్వేలకు 14 కోట్లు, రోడ్లకు 29 కోట్లు, విద్యుచ్ఛక్తికి 34 కోట్లు అదనంగా కేటాయించటం జరిగిందని తెలియజేశారు. ఆ మహాసభలో రైల్వేరవాణాను గూర్చి, రోడ్డు, నౌకా రవాణానుగూర్చి, విద్యుచ్ఛక్తి కొరతను గూర్చి పరిశీలనలు జరుపుటకు వేరువేరుగా ఉప సంఘాలను మూటిని యేర్పాటు చేశారు.

♦ ♦ ♦

తాడేపల్లి – గుంటూరు మధ్య బ్రాడ్ గేజ్ రైలుమార్గం యెక్కువభాగం పూర్తయింది. వచ్చే వేసవిలో దానికి బహుశా ప్రారంభం జరుగుతున్నదని తెలుస్తున్నది.

♦ ♦ ♦

మొగల్‌సరాయి – రోసాల మధ్య 2600 హార్సుపవర్ ఉండి, గంటకు 56 కి. మీ. వేగం గలిగి, 3600 టన్నుల బరువు లాగగలిగిన డీసెలు ఎలక్ట్రికు రైలు ఇంజను గల గూడ్సు రైలుకు సెప్టెంబరు 11వ తేదీన ఉత్తర రైల్వే జనరలు మేనేజరు శ్రీ జి. పి. భల్లా ప్రారంభోత్సవం చేశారు. యూనిట్ రు 12½ లక్షలు విలువగల ఈ ఇంజనులు అమెరికానుండి మొదటి దశగా 12 వచ్చాయని, ఈ ఏడాది అంతానికి 47 ఇంజనులు రాగలవని అన్నారు.

గత సెప్టెంబరు 15, 16, తేదీలనుండి న్యూఢిల్లీ – మద్రాసు, న్యూఢిల్లీ – హౌరాల మధ్య గల ఎయిర్‌కండిషన్డ్ ఎక్సుప్రెస్‌లలో సాధారణ మూడవతరగతి కంపార్టుమెంటులను యేర్పాటు చేసినట్లు వార్త.

♦ ♦ ♦

రైలుప్రమాదాల నివారణలను సూచించుటకు డా॥ హెచ్. యన్. కుంజ్రు అధ్యక్షతన ఏర్పడిన ప్రమాదాల సంఘం తమ తాత్కాలిక నివేదికను అక్టోబరు మాసాంతంలో ప్రభుత్వానికి అందజేస్తుందని వార్త.

♦ ♦ ♦

సహకార రవాణాసంస్థలు యేర్పాటువలన ప్రయోజనం ఎంతవరకు సాధించ బడుతుంది, వాటి యేర్పాటు యేవిధంగా అనువుగా ఉంటుంది, ధనవ్యయం ఎంతఉంటుంది, దానిని యే విధంగా సేకరించాలనే విషయాలను పరిశీలించి మూడుమాసాలలో నివేదిక తయారు చేయుటకు శ్రీ ఎస్. ఎన్. బిల్గ్రామి అధ్యక్షతన ఒక కమిషనును కేంద్రప్రభుత్వం నియమించింది.

♦ ♦ ♦

జత ఎడ్ల ఖరీదుకు అనువుగా 'బేబిట్రాక్టర్ల' నిర్మాణం భారతదేశంలో జరగాలని వ్యవసాయ శాఖవారి ఆలోచన. దీని ప్రతిపాదకులు కేంద్ర వ్యవసాయశాఖలో మంత్రి శ్రీ రామ్ సుభాగ్ సింగ్ ఇటీవలనే కేంద్రప్రభుత్వం ట్రాక్టరుల నిర్మాణ కంపెనీలు ఆరింటికి లైసెన్సులు యిచ్చినది. ♦ ♦ ♦

రోడ్డు రవాణా సంస్థలకు సలహా సంఘాలుగా జిల్లా పరిషత్‌లను ఏర్పాటుచేస్తూ ఆంధ్ర ప్రదేశ్ ప్రభుత్వం ఉత్తర్వులు చేసింది. నియమ నిబంధనలను ఆంధ్రప్రదేశ్ గెజెటులో ప్రచురితం చేశారు.

గ్రాము : 'పార్శిల్స్'   ఫోను : 2378 పి. పి.

శ్రీ వెంకటేశ్వర ట్రాన్సుపోర్టు

(రిజిష్టర్డు)

గూడ్సు అండ్ పార్శిల్ సర్వీస్

హెడ్డాఫీసు : గోపాలరెడ్డి రోడ్డు, విజయవాడ–2.

బ్రాంచీలు : తారాపేట, విజయవాడ–1. ఫోన్ : పి. పి. 847.

గాంధీనగరం, విజయవాడ–3.

16/1, 4–మెయిన్ రోడ్డు, న్యూతర్గుపేట, బెంగుళూరు–2.

93, వరదముత్తి అప్పన్ వీధి, మద్రాస్–1.

అత్తితోట, అగ్రహారంవీధి, నెల్లూరు.

పట్నంబజారు, గుంటూరు.

రాష్ట్రపతి రోడ్డు, సికింద్రాబాద్.

ముత్త్యార్ గంజ్, సిద్దింబజార్, మశీదువద్ద, హైదరాబాద్. ఫోను : 4485

5–4–354, జుమరాత్ బజార్, నిజామాబాద్.

ఆంధ్రా బ్యాంకు రోడ్డు, పవరుపేట, ఏలూరు.

ఓల్డు బస్ స్టాండు, మచిలీపట్నం.

చిత్తూరు, తిరుపతి, కావలి, ఒంగోలు, గుడివాడ పట్టణములందు ఏజన్సీలు కావలసినవారు పై అడ్రసుకు వ్రాసి వివరములు తెలుసుకోవచ్చును.

హైదరాబాద్-విజయవాడ-మద్రాసు-బెంగుళూరులమధ్య డైలీ పార్శిల్ సర్వీసు నడుపబడుచున్నది.

గ్రాము : 'పార్సిల్స్' ఫోను : 2378 పి. పి.

శ్రీ వెంకటేశ్వర ట్రాన్సుపోర్టు

(రిజిష్టర్డు)

గూడ్సు అండ్ పార్శిల్ సర్వీస్

హెడ్డాఫీసు : గోపాలరెడ్డి రోడ్డు, విజయవాడ-2.

బ్రాంచీలు : తారాపేట, విజయవాడ-1. ఫోన్ : పి. పి. 847

గాంధీనగరం, విజయవాడ-3.

16/1, 4-మెయిన్‌రోడ్డు, న్యూతర్గుపేట, బెంగుళూరు-2.

93, వరదముత్తి అప్పన్‌వీధి, మద్రాస్-1.

అత్తితోట, అగ్రహారంవీధి, నెల్లూరు.

పట్నంబజారు, గుంటూరు.

రాష్ట్రపతి రోడ్డు, సికింద్రాబాద్.

ముత్త్యాల్‌గంజ్, సిద్దింబజార్, మశీదువద్ద, హైదరాబాద్. ఫోను : 4485

5-1-354, జుమరాత్ బజార్, నిజామాబాద్.

ఆంధ్రా బ్యాంకు రోడ్డు, పవరుపేట, ఏలూరు.

ఓల్డు బస్‌స్టాండు, మచిలీపట్నం.

చిత్తూరు, తిరుపతి, కావలి, ఒంగోలు, గుడివాడ పట్టణములందు ఏజన్సీలు కావలసినవారు
పై అడ్రసుకు వ్రాసి వివరములు తెలుసుకోవచ్చును.

హైదరాబాద్-విజయవాడ-మద్రాసు-బెంగుళూరులమధ్య డైలీ పార్శిల్‌సర్వీసు నడుపబడుచున్నది.

ఫోను : 1259 గ్రాము : ప్రెసిషన్

దుర్గా డీసెల్ హౌస్

(రిజిష్టర్డు)

ఆథరైజ్డు మైకో-బాష్ సర్వీస్ ఏజంటు

గోపాలరెడ్డిరోడ్, **విజయవాడ-2.**

డీసెల్ ఇంజను పంపులు, పవర్ టెస్టింగ్ పోతనాజిల్సు, రీకండీషనింగ్ అనుభవంకల
పనివారిచే ఆటోమొబైల్ ఇంజనీరు పర్యవేక్షణ క్రింద నడుపబడుచున్న సంస్థ.

మైకో-బాష్ ఎలిమెంటు, నాజిల్సు వగైరా మావద్ద లభించును.

రష్యన్ డీసెల్ ట్రాక్టర్లను వాడండి.

ఆహార కొరతను తీర్చండి! విదేశ మారకం ఆదా చేయండి!!

అవి ఆధునికమైనవి, చౌక, నమ్మకమైనవి, అన్నిపనులకు బాగా ఉపయోగపడును.
డి. టి. 14 బి. 14 నుంచి 18 హార్సుపవరు. టి. 28 . 28 నుంచి 32 హార్సుపవరు.
బైలారస్ ఎం. టి. జడ్. 5 ఎల్. 40 నుంచి 45 హార్సుపవరు.
ప్రతి ట్రాక్టరుతోను ఒక సెట్టు స్పేర్సు మరియు టూల్సు ఉచితముగా సప్లయి చేయబడును.
బుల్ డోజర్ బ్లేడును టి. 28 మరియు బైలారస్ ట్రాక్టర్లకు అమర్చవచ్చును.
పై ట్రాక్టర్లకు అన్ని రకముల వ్యవసాయ పనిముట్లను మేము సప్లయి చేయుదుము.
స్పేర్సుకు, సర్వీసింగుకు గ్యారంటీ ను.

నవభారత్ అగ్రికల్చరల్ అండ్ కమర్షియల్ కార్పొరేషన్,

వివరములకు :

ప్రకాశంరోడ్డు, ఆంధ్రా బ్యాంకు వద్ద, గవర్నరుపేట, విజయవాడ-2.
బ్రాంచి :- సుబేదార్ పేట, నెల్లూరు.

ఫోను : 1199 Grams : AGRICULT

Edited, Printed and Published by J. Bhaskara Rao, Ravaana Samaachar, Congress Office Road, Vijayawada-2 and Printed at Graama Swarajya Press, Vijayawada-2
Wrapper Printed at Sri Sarada Press, Vijayawada-2.